

XLVIII Legislatura

——

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 720 de 2016

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

DESREGULACIÓN DEL TRANSPORTE

SITUACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 7 de setiembre de 2016

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Omar Lafluf.

Miembros: Señores Representantes Daniel Caggiani, Felipe Carballo, Oscar De los Santos, Juan José Olaizola y Martín Tierno.

Asisten: Señores Representantes Carlos Reutor y José Yurramendi.

Invitados: Por la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte, señores José Fazio, Miguel Marrero, Luis Aguirre y Matías Pérez.

Por los Transportistas de Frontera, señores Elmer Fernández, Marcos López, Bolívar Metzger y Mario González.

Secretaria: Señora Doris Muñiz.

═══II═══

SEÑOR PRESIDENTE (Omar Lafluf Hebeich).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el gusto de recibir a la delegación de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte, integrada por los señores José Fazio, Miguel Marrero, Matías Pérez y Luis Aguirre.

Nos enviaron una carta solicitando esta reunión a la brevedad, a los efectos de tratar la desregulación en el transporte y la situación de los extrabajadores de la empresa Raincoop.

SEÑOR FAZIO (José).- Agradecemos que nos hayan recibido. Soy el secretario general de la Unott.

Nuestra preocupación radica en la no convocatoria de los extrabajadores de Raincoop. Como saben los señores diputados, hace poco tiempo cayó una de las empresas cooperativas del sistema de transporte metropolitano, que fue Raincoop. A raíz de una larga negociación entre la Unott, la Intendencia y las empresas, se pudo reincorporar a la mayoría de los trabajadores, de acuerdo con un convenio que se estableció a nivel del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, de la Intendencia y de las empresas. Al momento, ese convenio no ha podido ser ratificado ni firmado. Estamos preocupados, porque de su firma depende la estabilidad laboral de más de quinientas familias. Ya hemos planteado nuestra preocupación a nivel de la Junta Departamental y de la Intendencia de Montevideo y en el propio Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, y ahora la estamos trasladando a ustedes.

¿Por qué estamos preocupados? Porque hay trabajadores que desde que Raincoop no funciona todavía no han podido acceder al seguro de paro. Uno de los compromisos era que una vez realizado el sorteo en el cual se determinaban los trabajadores que pasarían a la empresas Cutcsa, Coetc y UCOT, los trabajadores que no ingresaban, pasarían al seguro de paro. No obstante, la realidad muestra que hay trabajadores que todavía no están dentro del seguro de paro, porque ya habían cumplido su período en él. El compromiso era que se les iba a encontrar una alternativa y una extensión del seguro de paro. Eso ha sido planteado, pero todavía no fue resuelto.

Otra preocupación es que, a raíz de que las empresas todavía no han incorporado nuevos ómnibus o los servicios que se han incorporado no contemplan la cantidad de servicios que tenía Raincoop, queda una cantidad de trabajadores por ingresar. Igual, resaltamos el esfuerzo que han hecho las empresas. Coetc ya ha tomado a más de cien trabajadores; ahora nos hemos enterado de que Cutcsa va a tomar cuarenta trabajadores más, también llegando a cien, en total, y Ucott anda en el entorno de cincuenta trabajadores. Esto hace que entre el 55% y el 60% de los trabajadores ya hayan sido tomados, pero todavía queda un núcleo grande de trabajadores por resolver.

Como decía, el convenio que se había establecido a nivel del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social no se ha firmado aún, por lo que todos los días tenemos a los compañeros reclamando su ingreso. Sabemos que el ingreso está asegurado, porque se hizo un sorteo público en el local del PIT- CNT, en el que estaban todas las autoridades y se otorgó a cada trabajador un número -o sea, se cuenta con el respaldo de la organización sindical y del PIT- CNT-, pero el proceso es muy lento.

Nosotros estamos tratando de golpear todas las puertas para que, de una vez por todas, se firme el compromiso de acuerdo y se logre, con eso, la certeza de que todos los trabajadores ingresarán a las empresas del sector.

La otra preocupación que tenemos refiere al tema de la competencia desleal que se da en el sector, que está establecida por el ingreso de la empresa Uber al Uruguay. Eso ha traído dificultades en el sector, porque se ha producido una merma del trabajo, muy acentuada, de los taximetristas. Esa competencia se hace totalmente desleal, porque la empresa no cumple con ninguna norma laboral del Uruguay.

Nosotros sabemos que, a nivel del Parlamento, se está tratando una ley de regulación de las aplicaciones, pero queremos decir que, en realidad, se debería hacer cumplir -al igual que lo hacen todas las empresas formales del Uruguay- las normas vigentes en el país. No se tendría que estudiar mucho cómo regular; si la empresa se quiere establecer aquí, debe cumplir con los parámetros mínimos que están establecidos en las normas del Uruguay.

Otra de las preocupaciones que se suma tiene que ver con la estabilidad laboral y con los puestos de trabajo en el sector debido al cambio tecnológico del sistema, con la masificación de la tarjeta STM. Si bien la tarjeta puede traer aparejada una mayor seguridad -uno de los argumentos es la eliminación del dinero sobre el ómnibus- y más agilidad en la venta del boleto, esos no son argumentos muy válidos para los trabajadores del transporte, en el entendido de que si se masifica la tarjeta y no se toma en cuenta al trabajador guarda, a la larga, esto va a acarrear pérdidas de puestos de trabajo en el sector.

En este sentido, queremos decir que la Unott va a tratar de negociar en la Intendencia de Montevideo con las empresas y con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas para que este sistema sea a largo aliento, a efectos de que no se afecten los puestos de trabajo ni la estabilidad laboral de todos los compañeros que hoy desempeñan la tarea de guarda, aunque no solo esa. Digo esto porque si se masifica el uso de la tarjeta STM, a la larga, también correrá riesgo el salario del conductor cobrador, porque al no cumplir más la tarea de cobrador, se pondrá en tela de juicio su salario, ya que cobra un complemento por cumplir esa tarea.

Esta también es una preocupación de la Unott que ya hemos trasladado a todos los ámbitos y, hoy, a ustedes.

SEÑOR AGUIRRE (Luis).- Queremos a agradecer que nos hayan recibido tan rápidamente.

Para nosotros, lo fundamental es preguntarnos qué tipo de transporte público queremos, qué tipo de transporte vamos a aceptar en el Uruguay. Y no solo me refiero a Montevideo, porque tenemos dificultades en todo el país. También debemos plantearnos la discusión acerca de los subsidios y de cuál será el valor real de los boletos que los pasajeros pagarán a lo largo y a lo ancho del Uruguay.

Podemos disfrazarnos rápidamente de modernistas, con tecnología, y tener un transporte absolutamente salvaje, desregulado, en todas las ciudades del Uruguay. Esto ya ocurre en algunos lugares de este país, donde la competencia es absolutamente desleal: cualquiera saca un ómnibus y lleva pasajeros a cualquier lugar, sin regulación, sin control y sin tarifas. Si eso es lo que queremos para Montevideo, la capital del país, no nos irá bien a ninguno, empezando por la gente que sube al ómnibus, porque basta recorrer un poquito los países vecinos para ver cómo se trabaja, en qué condiciones se viaja y cuánto se paga. Y es mentira que tenemos el boleto más caro de América; esa es una de las tantas mentiras que se han planteado y que, por ser repetidas muchas veces, se convierte en verdad.

Se dice que rápidamente la tecnología pasará a ser la panacea, que va a resolver todos los problemas que están planteados en la sociedad. Entonces, volveremos a trocar

naranjas por boletos o monopatines por televisores, porque el dinero no va a desaparecer de circulación. La inseguridad buscará los caminos en los que esté el dinero. Por lo tanto, no se trata de sacar rápida y alegremente -menos aún, creer que se va a poder hacer- el dinero de los ómnibus, de los taxis, de los almacenes, de las farmacias, de las sociedades, de los moteles, etcétera. ¿De qué estamos hablando?

Es fácil, en campañas electorales -como sucedió en Montevideo-, estar todo el tiempo discutiendo que el transporte será transformado, como por arte de magia. Se llegó a decir que el boleto podría llegar a costar $ 14 o $ 15. Ojalá se pudiera lograr, pero no es posible, y todos quienes tienen sentido común, mínimamente, lo saben. Si no estuviera el fideicomiso del gasoil, hoy estaríamos parando la mitad de los ómnibus en la calle y la gente caminaría quinientas cuadras.

Por lo tanto, reclamamos a todas las autoridades del Gobierno -para nosotros, el Gobierno está conformado por el partido político que gana y por la oposición, porque gobiernan todos- seriedad y discutir a fondo los aspectos que tienen que ver con la tarifa, con los cambios tecnológicos, con el transporte de personas y con los trabajadores del ómnibus, que también somos gente. Se habla rápida y muy sueltamente de que servimos a la gente, lo que es verdad, porque el transporte existe cuando hay pasajeros que lo utilizan, pero arriba de los ómnibus trabaja gente.

Por lo tanto, habrá que resolver este nudo; parece imposible, pero no lo es. Hay que tener en cuenta que en situaciones complicadas, como la que se vivió en el año 2002, salimos sin una pérdida total de los puestos de trabajo, sin una masacre con el precio del boleto y sin un conflicto de consecuencias inevitables. En el consenso o en la discusión de las propuestas, se siguió funcionando, se salió de la crisis, se estabilizaron las empresas, se recuperaron puestos de trabajo, se cumplió con los salarios y con lo fundamental: en la medida de las posibilidades, con un servicio digno para la gente.

SEÑOR MARRERO (Miguel).- Quiero remarcar lo relativo a los extrabajadores de Raincoop.

Para el transporte, ha sido un golpe muy duro la caída de la última cooperativa que quedaba a partir de la empresa estatal de Amdet. Sin embargo, hemos logrado generar la posibilidad de que la inmensa mayoría de los compañeros tengan asegurados sus puestos de trabajo.

Todavía hay un grupo de compañeros en una bolsa de trabajo que aún no ha tenido solución laboral. Sin ninguna duda, esa es la principal preocupación que vamos a tener el día que se acuerde cómo van a ingresar quienes efectivamente ya tienen asegurado su lugar de trabajo en la empresa en la cual van a seguir prestando servicios.

Para nosotros, es una gran preocupación que hace cuarenta días que no hay convocatoria en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social; ni siquiera sabemos el motivo. Después de un período en el cual ese ámbito fue largamente reclamado por nosotros, con intervención de diferentes actores estatales, del Banco de Previsión Social, del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, del Inacoop, de lograr armarlo y encaminar -más o menos- la negociación, de alguna manera, se cortó; no sabemos por qué. Hemos reclamado esa respuesta, solicitando que la próxima convocatoria sea muy pronto y que, si hay problemas, se planteen en ese momento; ni siquiera lo hemos logrado.

Como es lógico, la preocupación no solamente abarca a los compañeros que aún están sin trabajar, que son aproximadamente doscientos cincuenta, sino también a quienes están trabajando en situación muy precaria en las empresas, por supuesto que todos como empleados, sin saber qué va a pasar, con contratos a término por seis meses

-de los cuales solo faltan dos- y con una incertidumbre casi absoluta sobre su futuro laboral.

Estamos preocupados porque hoy no se cumple con aproximadamente el 40% de las frecuencias de Raincoop, y estamos prestando servicios en condiciones muy precarias, tanto desde el lado de los trabajadores como de la población: revertir esta situación es, para nosotros, un objetivo fundamental.

Como bien decían los compañeros, la Unott es un sindicato que no solo intenta generar buenas condiciones de salario y trabajo; también somos sabedores de que prestamos un servicio público e intentamos hacerlo de buena forma, en la medida de nuestras posibilidades. Asimismo, tratamos de generar cambios sociales que apuesten al conjunto de la población.

Estamos profundamente preocupados por eso y, en tal sentido, apelamos al conjunto de las comisiones de la Cámara de Representantes. Ayer visitamos la Comisión de Legislación del Trabajo y el próximo lunes vamos a ir a la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología a plantear esta preocupación, en el marco de una profunda reestructura del transporte, encabezada por la Intendencia de Montevideo, que pensamos que no tiene un objetivo social que pase por la mejora del transporte, sino que apunta simplemente a bajar el subsidio de la tarifa y la erogación económica que eso le implica.

En esta lucha por sostener los puestos de empleo de los guardas y del personal de recaudación -son decenas de personas en las diferentes empresas-, sin que eso implique una rebaja en los salarios y vaya en desmedro de las condiciones de trabajo, se nos plantea este problema con compañeros que, por centenares, aún no tienen acordado cómo van a seguir trabajando.

En definitiva, queremos trasladar a la Comisión este cúmulo de preocupaciones para que tenga presente el tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero hacer dos apreciaciones.

En primer lugar, con respecto a la competencia desleal de Uber, quiero decir que hay un proyecto de ley sobre las plataformas que está a estudio de la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología. Nosotros consideramos que este punto específico de Uber no se podía abordar conjuntamente con todo el resto de las plataformas, por lo que solicitamos que ese proyecto permaneciera a estudio de nuestra Comisión de Transporte y Obras Públicas o que se integrara a nuestro trabajo aquella otra Comisión. Creemos que si este asunto no es específico de nuestra Comisión, por lo menos hay un gran porcentaje de la temática que nos compete.

En segundo término -supongo que esto preocupará a todos los compañeros de la misma forma-, se acaba de decir que el 40% de los servicios de Raincoop no se está cumpliendo. Me gustaría que se explicara si los usuarios de esos servicios están quedando sin medio de transporte.

Del total de funcionarios que trabajaban en Raincoop, quiero saber cuántos se han visto perjudicados por este convenio que no se ha refrendado por las partes y que aún no se ha firmado. Si no entendí mal, hay una parte que tampoco está trabajando.

Finalmente, deseo saber cuántos trabajadores nunca han accedido al seguro de paro y cuántos no han tenido la ampliación de ese beneficio.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Quiero agradecer a la delegación de la Unott por venir a esta Comisión a informarnos sobre la situación y respecto a cómo están viendo el desarrollo del transporte. Ahora bien, deseo hacer algunas consultas y consideraciones.

Sinceramente, tenía entendido que cuando se hizo el sorteo entre las diferentes empresas con relación a los trabajadores de Raincoop, se había avanzado en materia del convenio. Ahora me queda claro que eso no ha sido así, porque dicho convenio todavía no se ha firmado. La consulta es la siguiente. Quiero saber hasta dónde se avanzó en materia de distribución de los trabajadores en cada una de las empresas y en lo que tiene que ver con qué empresas se quedarían con las líneas. Asimismo, me gustaría que nos informaran hasta dónde se comprometió el Gobierno departamental en cuanto a los plazos y a los tiempos en que estos trabajadores ingresarían a cumplir con sus tareas.

Obviamente es preocupante que no se esté cumpliendo con un 40% de las líneas, porque obviamente eso trae aparejadas dificultades para muchos vecinos, cuando una de las banderas principales era que el mayor compromiso pasaría por cumplir con estos servicios, en beneficio de la gente.

Asimismo, quiero saber si nos pueden informar con relación a las líneas suburbanas. Gran parte del debate tenía que ver con esto: cuáles eran las líneas que dejaban mayores recursos. Sabemos del interés por parte de las empresas de quedarse con las líneas que están en la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Deseo saber si se están cumpliendo y si se ha incorporado a un conjunto de trabajadores para atender estas líneas, que son las más importantes desde el punto de vista económico.

Hemos escuchado que hace cuarenta días están en procura de que se los convoque en el ámbito del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Queremos saber si ese ámbito fue creado específicamente para este tema o si la Unott -junto con los diferentes organismos- ya viene trabajando para ello, lo que permite, de alguna manera, generar de alguna instancia de diálogo. ¿Por qué motivos no se los ha convocado a ese ámbito? ¿Han hablado con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, solicitándolo? Me gustaría que nos ampliaran un poco la información en tal sentido.

Asimismo, quiero hacer algunas consideraciones sobre Uber. Obviamente, estoy de acuerdo con lo que planteaba el presidente de la Comisión en el sentido de que algunos pensamos que este tema nunca debió haber salido de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, más allá de que cada uno de los legisladores tenemos la posibilidad de participar en todas las comisiones. El proyecto que se está tratando aborda la regulación de las nuevas tecnologías. Y yo comparto que, en este caso, no se trata de una nueva tecnología: acá hay una legislación a nivel departamental que se está violentando en forma permanente. El cambio de las reglas de juego genera una situación bien compleja, que no se soluciona únicamente con el aporte al Banco de Previsión Social o al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, porque aun cumpliendo con esos aportes, de todas maneras, esta empresa y quienes trabajen para ella van a estar violentando la legislación a nivel departamental. Queremos que, en algún momento, esta Comisión pueda tratar este tema, analizándolo con profundidad.

Por otra parte, con respecto a la masificación de las tarjetas STM, ¿consideran que ello implicaría un avance, si se resuelve el problema de los guardas -lo cual indicaría que el sistema estaría yendo a algo similar a lo que funciona en COME- y el de los convenios salariales con los conductores por ese sobresueldo que reciben, contemplando esas reivindicaciones de los trabajadores?

Estoy convencido de que, más temprano que tarde, tendremos que generar un ámbito de diálogo sobre el transporte con la idea de repensarlo, como bien lo ha

planteado el ministro de Transporte y Obras Públicas cuando estuvo en esta Comisión. Debemos generar algún ámbito de conversación sobre la necesidad de repensar todo el sistema de transporte en el país, fundamentalmente en la capital, en el que participemos todos los que, de una manera u otra, tenemos que ver con este tema

Obviamente, la sociedad de nuestro país hace un enorme esfuerzo con esos millones de dólares de recursos que se invierten para subsidiar el boleto, asunto que ha sido motivo de preocupación de esta Comisión.

SEÑOR REUTOR (Carlos).- Comparto varias de las inquietudes y de los planteos manifestados por el diputado Carballo.

Entiendo la preocupación de los trabajadores. Lo que está pasando ahora en el sector urbano me hace retroceder a lo que pasó en el sector suburbano, cuando empezaron a sacar a los guardas de los coches: el sufrimiento que tuvieron los trabajadores en esa instancia fue terrible, porque no hubo posibilidad de volcarlos a otros lugares de empleo y muchos quedaron en la calle. Por lo tanto, sé de lo que están hablando.

Estamos al tanto de este proceso como legisladores y como Comisión. Anteriormente ya pasaron por este ámbito los compañeros de la Unott para plantear este tema, y también por la Comisión de Legislación del Trabajo. Por lo tanto, no voy a hacer muchas preguntas, porque ya manejamos este asunto, pero sí me quiero referir a un aspecto clave: la nueva aplicación de la empresa Uber.

En este sentido, tenemos una posición firme: estamos en contra de la empresa Uber, aunque no de las aplicaciones, porque es necesario el avance tecnológico en nuestro país. No obstante, entendemos que las empresas que utilicen estas aplicaciones deben respetar el marco regulatorio que ya tiene Uruguay, principalmente Uber. Somos representantes por el departamento de Canelones, cuya Intendencia ha tenido una posición muy firme sobre este tema y está trabajando constantemente, tratando de regular esa situación. Así lo ha hecho; eso ha salido en la prensa, y creo que los legisladores no son ajenos a la información, que podemos escuchar y ver todos los días, pero hay que seguir avanzando.

Tenemos compañeros trabajando en la Comisión Especial de Innovación, Ciencia y Tecnología, y hemos dado la discusión en el sentido de que no compartimos el proyecto de ley que tienen a estudio, principalmente porque creemos que la regulación de las aplicaciones debe ser diferente para todas. Es muy difícil hacer una ley macro para tratar de regular todas las aplicaciones, cuando hay diferencias de trabajo y de mercado. Lo que se plantea por parte de nuestros compañeros que están en esa Comisión es abordar las diferentes ramas, derivando los asuntos a cada una de las comisiones específicas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Complementando la posición del diputado Reutor, aquí estamos presentes dos exintendentes y sabemos que el transporte de pasajeros por taxi tiene una regulación muy fuerte en todos los departamentos. Por lo tanto, quien pretende entrar en ese rubro, no solamente debe cumplir con el aporte al Banco de Previsión Social, sino también con el resto de los requerimientos.

SEÑOR MARRERO (Miguel).- Quiero hacer una apreciación sobre Uber.

Coincidimos con que ya existe reglamentación vigente. Cuando llamamos al número 141 para pedir un taxímetro, ¿llamamos a una línea telefónica o a un medio de transporte? En ese sentido, en nuestro concepto, Uber no es una aplicación telefónica, sino un medio de transporte, y debe ser considerado como tal. En tal sentido, existe legislación suficiente que actualmente regula los medios de transporte en todos los

departamentos, y es la que debe reglamentar la actividad de esta empresa que, claramente, intenta -como lo ha hecho en otras partes del mundo- instalarse y después crear una legislación a su medida. Entiendo que esto debe ser claramente rechazado, que la empresa debe adaptarse a la legislación. Si son un servicio de taxímetros, deben considerarse como taxímetros y trabajar como tales, y si son un servicio de *remise*, en esa línea deben trabajar. En definitiva, es un tema de transporte.

En lo que tiene que ver con Raincoop, queremos decir que se dio un proceso con una larga agonía. En los últimos años todos sabíamos que el proceso de Raincoop tendría un final que era imposible evitar. Desde la Unott, muchísimas veces intentamos ponerle freno y ayudar -como bien decía un compañero al graficar la situación- para que tuviera un aterrizaje y no una caída. Lamentablemente, algunas resoluciones, y en particular la del Banco de la República de diciembre del año pasado, apuraron esa caída y evitaron que pudiéramos terminar un proceso en el que veníamos trabajando en conjunto con múltiples organismos, inclusive estatales. A partir de allí, y mediante una suerte de intervención que hizo una gestora privada -que, evidentemente, no dio los resultados que ella esperaba y que nosotros no veíamos como posibles-, se produjo el cierre de la empresa. Logramos constituir esta mesa, reclamándola largamente a diferentes actores. Previamente, la Intendencia de Montevideo había intentado una metodología que consistía en negociar con las empresas por un lado y con los trabajadores por otro. Nosotros creemos que no juntar las dos partes fue un error. En el transporte, particularmente, todos los cambios se deben dar por consenso; no puede haber ninguna parte que se esté oponiendo. Y sin duda, ninguna resolución va a abarcar los intereses o lo deseado por todas las partes. Nosotros habríamos querido que los seiscientos compañeros hubieran sido incorporados desde el primer momento, pero sabíamos que, por diferentes circunstancias, eso era imposible. Lo que sí reclamamos, desde ese momento, y seguimos haciéndolo, es que haya un acuerdo general que establezca los plazos, las pautas y las condiciones en las cuales van a entrar. Ese acuerdo todavía no se ha logrado.

Como decíamos anteriormente, veníamos trabajando bien en ese ámbito creado especialmente para esto. Se trata de una comisión de seguimiento de Raincoop, que va a dar origen a una comisión de seguimiento permanente hasta que entre el último compañero; es una comisión multipartita, que tiene básicamente tres partes: los organismos estatales, las empresas permisarias y la Unott. Sin embargo, hasta ahora no tenemos explicación sobre por qué en los últimos cuarenta días no se la ha convocado. Por ello, hemos intentado hablar con las autoridades de los distintos organismos y de la Intendencia, y mañana vamos a presentar nuevamente una carta al intendente de Montevideo. Por carta y por múltiples maneras hemos solicitado al señor ministro de Trabajo y Seguridad Social que convoque a una reunión en ese ámbito, pero, hasta hoy, no sabemos por qué no se ha llamado.

En estos últimos días, las empresas han ido incorporando un grupo importante de compañeros y, por diferentes motivos -entre otros, porque las empresas no tienen la cantidad de buses suficientes, según nos dicen-, todavía hay un 40% de compañeros que están sin trabajar. Por supuesto, hay un 40% de servicios que no se están cumpliendo y, en el caso de las líneas suburbanas, llega al 50%. Para nosotros, esa es una preocupación muy importante, por lo que expresamos anteriormente: por el concepto de servicio público que manejamos, en forma permanente, y que de alguna manera dirige nuestra visión como sindicato.

SEÑOR FAZIO (José).- El señor diputado Carballo preguntaba hasta dónde se avanzó. La intención de la Unott, desde el primer día, fue resolver el problema de todos los trabajadores. Se hizo un acuerdo entre la Intendencia de Montevideo, las empresas

del sector y la Unott para realizar un sorteo, en el que se daban todas las garantías a los trabajadores. Allí se determinó a qué empresa iba a ir cada uno de esos trabajadores y, también, por una determinación de la Intendencia de Montevideo en acuerdo con las empresas, cuáles eran las líneas que les corresponderían. A esto llamamos servicios.

Aquí nos han preguntado por qué no se cumplen todos los servicios. No se pueden cumplir porque, en realidad, los coches que se incorporaron no son suficientes. Algunos de esos coches están prendados por el Banco de la República, otros por el Banco Itaú y otros por un fideicomiso. Para levantar esa prenda y seguir con el *leasing* se necesitan compromisos firmados por parte de la Intendencia de Montevideo a efectos de actuar como garante a las empresas que adquieran esos coches. Eso es lo que nos han transmitido, y todavía no se ha podido cumplir. En la empresa Cutcsa ingresaron veintinueve de los cuarenta y un servicios que le corresponden; todavía falta que ingresen otros doce. Eso ha hecho que no se esté cumpliendo a cabalidad con los servicios. No se está cumpliendo como deberían hacerlo, de acuerdo con lo que se estableció en ese ámbito de negociación que integramos.

En ese ámbito se estableció que se deberían incorporar los servicios de acuerdo a cómo los cumplía la ex Raincoop: es decir, si había servicios de conductor cobrador, se debían cumplir como tal y si había servicios con conductor y guarda, se debían cumplir bajo la misma modalidad. Esto es lo que no se está cumpliendo. Hay muchas empresas que cubren el servicio, pero con el sistema de conductor cobrador.

Nosotros estamos reclamando que se cumpla rápidamente con los acuerdos y que se firme el compromiso, dado que prácticamente estaba redactado en la comisión que integramos con los compañeros y las empresas. Solo falta la firma. Es claro: la firma implica compromisos. En el caso del sector empresarial, implica establecer cuándo va a tomar al resto de los compañeros. Si no hay firma, tomará a la gente como quiera y cuando quiera. Por eso, estamos golpeando todas las puertas, para establecer los compromisos. Aquí entran a jugar los tiempos. Para nosotros, cuanto más rápido, mejor.

En el marco de esa negociación, si se dice que no se puede, porque no hay dinero, no vamos a exigir que se dé de inmediato. Estaríamos de acuerdo con establecer un cronograma que dé certeza y estabilidad a los trabajadores, pero sería un compromiso no establecido solo para uno de los sectores, sino para todos. Entre todos, y por consenso, debemos marcar nuestros compromisos y obligaciones. Eso es lo queremos hacer, pero todavía no se ha podido.

En el ámbito del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social se están discutiendo los aspectos laborales. Con respecto al seguro de paro, hemos acordado su extensión, pero eso lleva su tiempo; inclusive, después pasará al ámbito parlamentario. Con la nómina de compañeros que todavía no han podido ingresar ya lo hemos hecho infinidad de veces. El señor presidente preguntaba cuántos son. Once compañeros no tenían derecho, y todavía no podían ingresar. Por otra parte, hay un número importante de compañeros, cerca de treinta, a los que ya se les venció el seguro de paro porque habían tenido una prórroga. El resto de los compañeros que no ingresó a trabajar está todavía en el seguro de paro, pero por cuatro meses; se les vence a fines de setiembre, por lo que hay que hacer una prórroga. Por eso, planteamos nuestra preocupación a este nivel, porque a fines de setiembre a todos los compañeros que no ingresaron a las empresas se les vencerá el seguro de paro.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Ya lo presentaron?

SEÑOR FAZIO (José).- Nos pidieron ciertos requisitos: la firma del trabajador, sus nombres. Eso se presentó en el ámbito del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Supuestamente, ese pedido tiene que venir al Parlamento para que lo apruebe y se conceda la prórroga.

Ahora, es probable que la prórroga se pida para veinte trabajadores, pero, en realidad, vamos a necesitarla para doscientos cincuenta, porque a fines de setiembre se terminan los cuatro meses del seguro de paro. O sea que vamos a tener que hacer un nuevo documento reclamando la prórroga para los doscientos cincuenta que no ingresaron en ese primer pedido.

Con respecto a la masificación de la tarjeta STM, si el sistema toma el rumbo de COME, como Unott, tenemos establecido que el sistema tiene un 50% de los servicios que son con guarda y 50% que son servicios con conductor cobrador. Nuestra idea es seguir discutiendo todo en esos ámbitos de negociación, pero se debe definir qué tipo de sistema de transporte queremos para el país. ¡Ojalá podamos seguir manteniendo los niveles de empleo que hay hoy! Pero según la última encuesta, el desempleo aumentó. Entonces, ¿qué hacemos con los compañeros que hoy desempeñan la tarea de guarda? Esa es una preocupación. Si existe una masificación de la tarjeta, inevitablemente después se va a poner en cuestión el salario del trabajador.

Nosotros tenemos que pensar hacia adelante, analizando qué se quiere con esto. Estamos de acuerdo con que hay que contemplar la seguridad, pero no se puede habilitar este sistema en forma masiva sin tener los recaudos suficientes para los trabajadores; eso es lo que queremos discutir, porque queremos un sistema de transporte en el que exista el trabajador asalariado. Si nosotros firmamos un cheque en blanco para que se haga la masificación de la tarjeta STM sin discutir previamente cuántos trabajadores asalariados quedarán en el sistema, en el futuro, este va a ser un sistema únicamente para aquellos que tengan US$ 50.000 o US$ 60.000 y puedan comprar su cuota parte. Si nosotros no preservamos el trabajo asalariado en el sistema, esta masificación atentará contra el trabajo asalariado. Esa es una definición que tenemos como Unott y es nuestra preocupación principal.

SEÑOR AGUIRRE (Luis).- Queremos que quede claro que la discusión de la caída de Raincoop, a nosotros, como Unott, nos dio para hacer una autocrítica. Si no fuera así, parecería que miramos para un costado y que no nos hacemos responsables de nuestras acciones. Somos defensores de las empresas recuperadas, defensores de la gestión en la que se paga a los trabajadores y también somos claros y contundentes cuando tenemos que decir que las cosas no salieron bien.

Las responsabilidades están claras. Créannos cuando decimos que no es nada fácil ir a una asamblea y pararnos ante quinientos, seiscientos o setecientos trabajadores desesperados y desesperanzados, a los que se les prometió el oro y el moro, por intermedio de una señora -amparada no sabemos por quién-, que durante cinco meses retrasó toda la acción sindical y todas las que la Intendencia o el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social pudieran haber hecho para salvar la situación y no agravarla.

Hay una prueba tangente de que hemos sido autocríticos. La Unott jamás salió a pedir nada a nadie ni a reclamar que se cumpliera lo acordado por los socios de Raincoop. Ellos tuvieron que renunciar, por lo menos en el seno de la Unott, a que ese reclamo estuviera en nuestra plataforma reivindicativa. Y estamos hablando de gente que puso, para trabajar, entre US$ 30.000 y US$ 35.000, y aún más. Por lo tanto, hemos dado muestras de ser autocríticos.

Por último, voy a responder a una pregunta que se hizo. En opinión de la Unott, los trabajadores del transporte no queremos ser empleados públicos disfrazados ni pretendemos vivir del Estado, porque podría pensarse que estamos reclamando la

extensión del seguro de paro, que se mantengan los subsidios, que no se toque al guarda y que todo quede como está. Esa no es nuestra intención. Pero los señores diputados deben saber que en el transporte se paga un 8% o un 9% de horas extras que no son necesarias. En el transporte se utilizan mal todos los recursos humanos y materiales en la medida en que no se discuten los horarios ni se compite como debe ser, apuntando al servicio de la población. Cualquiera que se pare en las avenidas 8 de Octubre, General Flores o 18 de Julio podrá ver pasar un sinnúmero de ómnibus con el mismo destino, de todas las compañías, urbanas y suburbanas. Por lo tanto, nosotros no queremos vivir del Estado; queremos que se hagan las cosas bien.

Se da la discusión en Montevideo y en Maldonado sobre si los subsidios en el transporte son necesarios o se pueden quitar. Nosotros decimos que el día que se quiten los subsidios, se afectará a la población que menos tiene, porque no se usan para pagar salarios, puestos de gerente ni sueldos de $ 250.000 a nadie, sino para que el boleto A salga tanta plata, para que el boleto B sea más barato, para que el estudiante pueda estudiar gratis, para que los estudiantes de hasta dieciocho años puedan viajar a un costo menor. Ese es el sentido del subsidio; de lo contrario, ese sector mayoritario y más pobre de la población jamás va a poder subir a un ómnibus y va a tener que caminar, como sucedía hace setenta años.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Dado que han hecho referencia a la crisis del sistema de transporte global de Montevideo, quiero decir que a mediados del año pasado convocamos al ministro de Transporte y Obras Públicas a la Comisión, a la que concurrió el 9 de diciembre; por distintas causas -como el tratamiento del presupuesto-, no lo hizo antes. En esa oportunidad, le planteamos muchos de los temas que se plantearon en esta reunión.

Creemos que tenemos un sistema de transporte diseñado para la mitad de la década pasada y que solo se ha ido emparchando. Desde hace tiempo, están faltando decisiones audaces, de fondo, y un diseño para un sistema de transporte del siglo XXI.

Entendemos que hay que analizar la globalidad del sistema de transporte y poner encima de la mesa la posibilidad de otros tipos de transporte para Montevideo y la región metropolitana. Consideramos que debería analizarse la posibilidad de un tren de cercanías, de un tranvía. No creemos que eso tenga que hacerse contra los actores del sistema; por el contrario, hay que invitarlos. Pero debemos empezar a analizar cómo diseñamos un sistema moderno, y no ver cómo se nos van cayendo las empresas de a una, como ha ido sucediendo en los últimos años.

Nosotros convocamos al señor ministro cinco días antes de que el Banco de la República cortara la línea de crédito a Raincoop. A partir de ahí empezó una agonía lenta de la crónica de una muerte anunciada. Todo el mundo sabía que Raincoop caía; era una cuestión de tiempo. Todos los actores del sistema lo sabían, y se hizo muy poco para salvarla. Esa es la verdad de lo que pasó.

En primer lugar, me gustaría saber si ustedes consideran que el no aumento del precio del boleto se hace a costa de los trabajadores de Raincoop, del no ingreso de ese 40% de los trabajadores.

En segundo término, quiero saber si creen que la falta de ómnibus se debe a que está faltando una línea de crédito del Banco de la República o -mejor dicho- que no hubo una línea de crédito blando que facilitara a las empresas la adquisición de esos ómnibus. Todos sabemos que no todas las empresas tienen una cantidad de ómnibus suficiente como para cumplir con los nuevos servicios.

En tercer lugar, con respecto a los problemas que afectan a varios de los ómnibus de Raincoop, como fideicomiso, prendas y demás ¿cuáles son las decisiones que hay que tomar? ¿Qué autoridades tendrían que moverse y adoptar decisiones para que se puedan incorporar esas unidades, muchas de las cuales están en buen estado y hoy podrían estar cumpliendo servicios?

La última pregunta que quiero hacer tiene que ver con que no se firmó el compromiso, pero se otorgaron las líneas. Y ahora, después de que se otorgaron las líneas ¿qué presión hay para firmar el compromiso? ¿No creen que esa fue una decisión equivocada? Me gustaría saber qué opinan al respecto. Obviamente, ahora se depende de la buena voluntad de la gente que tiene que firmar el compromiso. Si les dieron las líneas, que es lo más importante ¿cómo hacemos para que firmen el compromiso?

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Creo que los dirigentes de la Unott nos están planteando la discusión de un sistema de transporte nacional, con respecto al cual tenemos una serie de desafíos de cara a esta nueva etapa en el siglo XXI. Lo que quiero decir es que hay un sistema que, lamentablemente, está alimentado de métodos perversos, desde que el sistema público de transporte en manos del Estado fue agonizando hasta que colapsó, dando lugar a este nuevo sistema, con sus dificultades. Esta situación aún no es nacional, porque cuando hablamos de la informalidad, en el interior del país el sistema transporte colectivo e individual se da de otra forma. Hay una escala de desarrollo del país que debe ser considerada para el análisis del sistema de transporte.

Se han trasladado algunas preguntas a los trabajadores, pero creo que también sería conveniente conocer la opinión del ministerio y de la intendencia, con la que ya hemos tenido reuniones.

La salida que se esperaba para Raincoop colapsó y en cuestión de cuarenta y ocho horas hubo que buscar una solución para cubrir parcialmente los servicios que prestaba el sistema y tratar de buscar un acuerdo no pensado siquiera con los trabajadores, porque iba por el lado de la inversión de un particular, que al final no se dio. Esas fueron las circunstancias.

La pregunta es si la caída del boleto frente a la baja de la actividad económica no es un factor que determina hoy la posibilidad de dar solución a los trabajadores de Raincoop y pensar en un sistema nacional que los trabajadores tienen que legítimamente reclamar; un sistema nacional de transporte que no considere la incorporación de tecnología y de sistemas informáticos. La reducción de costos tiene que basarse en la eficiencia y la optimización de las capacidades mecánicas de las unidades y de las capacidades humanas. Digo esto porque el planteo de la Unott es absolutamente legítimo; ponen en consideración una serie de cuestiones que tienen planteadas y que la Comisión debe tomar. Asimismo, la Comisión tiene el legítimo derecho de dar el debate interno una vez que cuente con los insumos.

No sé si nos alcanzará el tiempo para recibir a la otra delegación. Hay decisiones que son de los trabajadores y hay otras que son del Estado. También podemos preguntar al Estado y podemos reunirnos con él.

SEÑOR PRESIDENTE.- No sé si el señor diputado Olaizola está de acuerdo con el planteo.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- No; me gustaría conocer la opinión de la Unott.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si nos comprometemos a quedarnos, podemos recibir a la otra delegación y después seguir con este tema.

(Interrupciones)

——El señor diputado De los Santos me acota que debe retirarse a la hora 13 y 30.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Son solo tres o cuatro preguntas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradezco a la delegación si puede dar una breve respuesta. Si no es posible, nos volveremos a reunir en otra oportunidad.

SEÑOR AGUIRRE (Luis).- Creo que ni un mago puede responder brevemente el centro del problema que plantea el señor diputado. Lamentablemente, lo plantea al final de la reunión. Él tiene derecho a opinar cuando quiere.

Podemos responder que el no ingreso del grueso de los trabajadores de Raincoop influyó en parte en la no suba del boleto, pero lo que incidió fundamentalmente fue la voluntad política de los trabajadores de salir al cruce de las horas extras, de las horas improductivas, del reclamo de ajuste de los horarios de las empresas donde trabajamos y del peso de la intendencia en esos días, en esas horas, que trasladó en forma contundente a los empresarios -sean cooperativistas, en representación de su sector, o a las empresas privadas- que debían hacerse cargo de la totalidad del aumento salarial o de la parte que le correspondía a los trabajadores.

Estuvimos reunidos durante muchas horas. Se logró la salida de setiembre. Eso no quiere decir que esté garantizado, ni por asomo, el cumplimiento del convenio salarial, porque en marzo tendremos el ajuste, con la recuperación de acuerdo con la inflación.

Lo último que quiero decir -respetando el tiempo de todos- es que se trabajó muchísimo en la salida de Raincoop. No se puede improvisar ni se puede hacer demagogia, como hizo algún gestor privado, con decenas de familias que están por perder su único ingreso o su fuente laboral de muchos años. Fue una situación extremadamente delicada en la que todos tratamos de poner lo máximo de nuestra cabeza, de nuestra paciencia y valentía intelectual. Uno no sabe si va a salir físicamente entero de esas asambleas, sea obrero, empresario, director de una cooperativa o un simple chofer o guarda. Son momentos que se dan pocas veces en la vida. El trabajo no se pierde todos los días. Ojalá que no vuelva a pasar como en 2002 o como en años anteriores, cuando se nos cayó Cotsur y cerraron decenas de empresas de este país. Sin embargo, los trabajadores subsistimos y seguimos nucleados en el PIT- CNT.

SEÑOR FAZIO (José).- Para dejar tranquila a toda la Comisión, quiero aclarar que el reclamo de la Unott es que se cumpla con el acuerdo establecido en el convenio.

Hemos dicho a la Intendencia de Montevideo que cuando una empresa no cumpla con el acuerdo, la intendencia, como reguladora, debe retirarle las líneas que le han sido adjudicadas. Así lo hemos planteado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de la delegación de la Unott en la Comisión.

En cualquier otra oportunidad que consideren importante, se comunican con nosotros y nos reunimos nuevamente.

Muchas gracias.

(Se retira de sala la delegación de la Unott)

(Ingresa a Sala a una delegación de transportistas de frontera)

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida a una delegación de transportistas de frontera, integrada por los señores Elmer

Fernández, Marcos López, Bolívar Metzger y Mario González, quienes nos enviaron una nota solicitando esta reunión. Escuchamos su planteo.

SEÑOR LÓPEZ (Marcos).- Soy transportista de Cerro Largo. Venimos en conjunto para hacer un planteo a la Comisión. Me gustaría que Mario González, que viene en representación de Aflecel, hiciera el desarrollo del tema.

SEÑOR GONZÁLEZ (Mario).- Soy presidente de la Asociación de Fleteros de Cerro Largo, Aflecel.

Desde hace un tiempo se colocó una balanza en la Ruta Nº 8. Hasta entonces, en Treinta y Tres se consideraba que toda la ruta era un corredor, hasta Minas. Esto era así por el simple hecho de que no había balanza. Se pesaba solo en la balanza de Soca, llegando a Montevideo.

Una vez que se colocó la balanza en Treinta y Tres, aunque supuestamente la ruta iba a seguir siendo un corredor porque ya se habían arreglado dos puentes, que eran los que estaban angostos, debido al movimiento de uno de los puentes en Treinta y Tres -al respecto, se hizo una solicitud al ministerio-, no se la consideró como tal. Por lo tanto, se limitó la capacidad de carga de muchos equipos de transporte, lo cual está desfavoreciendo a todos los colegas, principalmente de Río Branco, así como a los de Melo, porque utilizan equipos similares.

Consideramos que si bien el ministerio puede tener razón en cuanto a lo que dicen con respecto al movimiento del puente, también es cierto que ellos nos dieron la opción de colocar semáforos en el puente a fin de que no hubiera problema con la cantidad de kilos, teniendo en cuenta que el puente no estaba en condiciones. La idea era que los camiones circularan por el eje de la calzada. De esa manera todos estaríamos en un plano de igualdad en cuanto al traslado de la carga, sobre todo considerando la competencia que existe en el mercado que hace que las tarifas del transporte tiendan a la baja. Si además se limita una parte del transporte con la capacidad de kilos, muchos quedarían fuera de carrera.

No sé si se entiende cuál es la situación.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Elmer).- Pertenezco a la ciudad de Río Branco. Quiero agregar, con respecto al transporte internacional, que desde San Pablo vienen camiones cargados con 27.000 kilos. El problema de la balanza de Treinta y Tres es que tienen que trasbordar la carga, porque se pasan en 3.000 kilos. Hay camiones que vienen en tránsito. La cuestión es cómo hacen con la carga. Van directo desde San Pablo a Montevideo.

SEÑOR METZGER (Bolívar).- Mi camión está apto para cargar 27.000 kilos. En este momento, esa balanza me hizo sacar 3.000 kilos de carga. Mi solución es ir por el Chuy; allí puedo cargar los 27.000 kilos. Se pierden peaje y flete. Voy a tener que trasladar a mi familia para allá o empeñar mi casa para modificar mi equipo de manera de poder pasar por esa balanza. Está bien, es todo legal, pero el problema es que si salgo de San Pablo vengo con la carga precintada, vengo con lacre. Al llegar a Treinta y Tres tengo que romper el lacre y pedir un montacargas para bajar 3.000 kilos. Así paso la balanza. Después, tengo que pagar otro flete. Y cuando llego acá ¿cómo explico al cliente que violé el lacre?

En todas partes es legal cargar 27.000 kilos en el tipo de equipo que tenemos nosotros, con tres ejes atrás y dos ejes en el tractor. Es legal en todas partes, menos en ese paso, por el puente.

La solución más fácil es colocar el semáforo. De hecho, nunca pasan dos camiones sobre el puente. Los camioneros manejamos esa situación. Sabemos que tiene preferencia el que va para la capital; ese es el que pasa, mientras el otro queda esperando del otro lado. Cuando el primero salió del puente, entra el que va rumbo al interior. Naturalmente, sería mucho mejor con un semáforo. Nos daría más seguridad. Por lo demás no hay ningún problema, la ruta está impecable; pero tenemos ese drama.

Tendré que pedir un préstamo bancario o no sé de dónde para modificar el equipo. En este momento no puedo hacerlo porque no tengo dinero. Tendré que hacer eso para seguir trabajando. Si no, la mía será una de las tantas empresas que se irá al "bombo".

SEÑOR PRESIDENTE.- Para que nos quede claro, de acuerdo con lo que dicen, el problema es el puente.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- En realidad, es la balanza.

SEÑOR PRESIDENTE.- Claro, pero la balanza se colocó porque el puente no tolera más carga. ¿O no?

SEÑOR GONZÁLEZ (Mario).- La balanza se colocó, como en todas las rutas, para un control de exceso de carga.

En la Ruta Nº 5, por ejemplo, todos los puentes tienen doble mano, y están en buenas condiciones. Son los llamados corredores, que toleran la capacidad de kilos que traen los equipos del norte de Brasil y los equipos nuestros de tracción, que se denominan tractor, con un semirremolque de tres ejes juntos atrás. A esos equipos, en los corredores, se les permite una capacidad de carga de hasta 25.000 kilos brutos en los triples ejes. Cuando el ministerio no denomina corredor a ciertas rutas -por ejemplo, la Ruta Nº 7, que tiene puente angosto- se permite una carga de 22.000 o 22.500 kilos. Por ende, el transportista pierde 3.000 kilos de capacidad de carga bruta. La Ruta Nº 8 de Minas a Montevideo es corredor desde hace muchos años. De Minas hacia Melo o Río Branco no estaba el corredor, porque había dos o tres puentes. Tenían el puente sobre el río Cebollatí y el puente sobre Varela -que eran angostos- y se había hecho toda la Ruta Nº 18 nueva. Treinta y Tres- Río Branco ya era corredor, pero faltaba Treinta y Tres-Minas, para poder hacer una ruta internacional. La mayoría de los equipos brasileños vienen con el ciclaje y los compañeros que son de frontera, que tienen acceso a muchos equipos similares. Sucede que se ensancharon esos dos puntes con la idea de que quedara toda la Ruta Nº 8 y la Ruta Nº 18 como corredor, por el tema de la frontera. Se puso la balanza, como se está poniendo ahora, antes de Minas, por un control normal, pero siempre con la tolerancia de que iba a ser corredor Minas- Treinta y Tres y que no iba a haber ningún problema.

Cuando entró la balanza se planteó el tema al ministerio y hubo una reunión con una ingeniera, que dijo que no habría problema, que eso se iba a tener en cuenta y, supuestamente, con el correr de quince o veinte días hubo un cambio de parecer y esa balanza comenzó a no tolerar más esos 3.500 kilos en esos equipos. Entonces, ahí se hizo una serie de propuestas. A través del área de ingeniería del ministerio, nos dijeron que se estaba trabajando, pero que no se podía. Hasta que no se hiciera el puente de Treinta y Tres, la única opción era poner semáforos para circular por el medio de la calzada

Nosotros vemos que en el transporte estamos condicionados a la oferta y demanda. Estamos condicionados al precio del flete. Entonces, quitar esos 3.500 kilos, nos condiciona enormemente. Me animo a decir que ya te condiciona si hacés o no el flete. Hay muchos colegas en Río Branco y había mucho transporte internacional que ya

no está pasando, o sea que condiciona también el consumo en la ciudad y todas las partes del sistema.

SEÑOR LÓPEZ (Marcos).- Un punto a tener en cuenta es que el transporte de mercaderías entre las fronteras de Cerro Largo y Brasil, es de más de un 33%; no llega al 40%.

Tengo entendido de que hay un acuerdo del Mercosur por el cual a un triple eje se le dan 25.500 kilos de carga. Lógicamente, un equipo carga en un lugar de origen -por ejemplo, en San Pablo, como decía el compañero-, viene precintado, llega a la balanza y se encuentra con este problema. Más allá de que tiene que romper el lacre antes de llegar a destino y no puede bajar la carga, se genera todo un trastorno y un costo que hoy el transporte no puede absorber, porque los números -como dijo el presidente- están muy justos y la falta de demanda de transporte -debido a mucha población en camiones- nos compromete enormemente.

SEÑOR METZGER (Bolívar).- Desde el momento en que se amplió que pasáramos de 25.000 kilos a 23.000 kilos, toda la gente perdió. Los dos peajes que hay perdieron de recaudar, porque algunos salieron por la Ruta Nº 9 y otros por la Ruta Nº 5. También perdieron todos los restaurantes que están a la orilla de la ruta, porque los camioneros comen. Nos bajaron 3.000 kilos. Voy a hacer números. Son $ 800 cada 1.000 kilos. Pierdo $ 2.400, que significan 50 litros de gasoil, que podría gastar en mi país. Esos $ 2.400 son la mitad del IVA que pago, porque tengo un solo camión, pero tengo una empresa, por la que pago Dirección General Impositiva y Banco de Previsión Social. Ese dinero lo estoy perdiendo. Por eso, digo que una de las primeras empresas que van a ver tiradas por el camino es la mía. No es que llore; les estoy diciendo cuál es la realidad y lo que va a pasar, no a largo plazo, sino ahora nomás.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vuelvo a interpretar que el problema se da por el puente, independientemente de la balanza, ya que si una de las soluciones que se plantea es poner semáforos para utilizar el eje del puente, es porque lo que se pretende es que no pasen dos camiones a la vez, para que no pasen 50 toneladas. No sé cómo manejan el tema con el transporte de granos porque, a pesar de que es diferente -en la mayoría de los casos hay camión y zorra-, en algunos también hay toldas que acarrean granos, que ninguna carga menos de 30.000 kilos. Las empresas forestales, en determinados caminos, están autorizadas a utilizar los bitrenes, que solo de carga llevan 45 toneladas, más el equipo, o sea, un total de 60 toneladas.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Elmer).- Quiero agregar algo más. Tenemos otro problema grande.

También cargamos arroz de exportación de distintas plantas -puede ser Casarone o Coopar- en Río Branco. El equipo que tengo pasa con 45.000 kilos, pero cuando llegamos a la balanza, pesa más.

Hablé con el regional del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de la sucursal de Río Branco, porque no sé si la balanza tiene un movimiento o cuál es el problema, pero al llegar allí pesa distinto. Salgo con 45.000 kilos del molino y, sin embargo, tengo tres o cuatro multas por exceso, cuando llevo el peso correcto. Me multaron con 9 UR o con 10 UR, que es lo que me queda de dinero. Inclusive, estoy pagando de multa más del dinero que me sobra. La balanza está pesando mal. Así como me sucedió a mí, ponen entre veinticinco o treinta multas por día pesando mal. Esa balanza está mal.

Como es un pueblo chico, conozco al regional y le decía que lo que sucede es que la gente en Montevideo está sentada detrás de un escritorio, pero no ve que el único que

pierde acá es el transportista. Tú venís con el peso correcto y estás siendo multado por algo que es incorrecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿A qué balanza se refiere?

SEÑOR FERNÁNDEZ (Elmer).- A la de Treinta y Tres.

Tengo $ 285.000 en multas. Ahora hice un convenio y pagué $ 84.000 para renovar los *stickers,* y así sucesivamente, aunque tengo muchas multas más, entre 6 UR y 10 UR; se me van generando multas mal cobradas, aunque llevo el peso correcto. Si se hace el descargo en seis meses, te llega la multa y la tenés que pagar, porque al año se renuevan los *stickers* y, si no tengo todo al día, no puedo hacerlo y la empresa queda para atrás.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- O sea que los transportistas hoy salen, por ejemplo, del molino Casarone con un peso. El mismo peso es el que marca la balanza de Soca ¿pero la de Treinta y Tres pesa distinto? Ustedes tienen los tres pesajes para mostrar que hay un error, porque si dos balanzas dan lo mismo, está mal calibrada la balanza. Si en dos balanzas del Estado se pesa distinto, y una del Estado pesa lo mismo que la de la empresa, quiere decir que hay un error en una de las balanzas.

SEÑOR GONZÁLEZ (Mario).- Esto es lo que está pasando. Una de las respuestas que tuvimos por parte del ministerio fue hacer el descargo. Está fenómeno que hagas el descargo una vez, pero si viajás tres veces por semana a Montevideo, no podés hacer tres descargos. Vos sos transportista y podés tener tu secretaria o a alguien que te lleve la documentación, pero no te podés pasar haciendo descargos cada quince días, porque después de esa fecha no tenés derecho al descargo. Entonces, la idea es que se arregle la balanza y que pese en condiciones normales, que sea controlada por el LATU o por quien corresponda, pero no podemos vivir haciendo descargos en época de zafra. Podemos hacer dos o tres, pero no podemos pasar todo el año haciendo descargos.

La solución que nos dio el ministerio sobre el tema del puente fue el semáforo, que me parece que es lo más práctico antes de que arreglen el puente y nos sirve de igual forma.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, ustedes pesan, por ejemplo, en Saman de Río Branco, luego en Treinta y Tres, después en Soca -donde se pesa bien- y terminan en el puerto. ¿Cuál es el peso de exportación?

SEÑOR FERNÁNDEZ (Elmer).- Salimos con 45.000 kilos y llegamos con ese mismo peso. Sin embargo, en la balanza de Treinta y Tres nos da 46.000 kilos.

SEÑOR METZGER (Bolívar).- Acá tengo los papeles que acreditan lo que digo. Aquí se puede ver el pesaje en Casarone, de 38.470 kilos. Luego pasé por la balanza de Treinta y Tres, donde me multaron. El peso ahí era de 39.600 kilos. Llegué a pesar, acá en Montevideo, en el destino -en mi caso no era el puerto, porque iba para un depósito- 38.760 kilos. Hay una diferencia de 200 kilos con la balanza de Casarone y en Treinta y Tres se me multó por haber pesado 39.600 kilos. Aquí está todo, señal de que la balanza de Treinta y Tres está pasada 1.000 kilos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Desearíamos quedarnos con una copia de esos documentos.

SEÑOR METZGER (Bolívar).- No hay problema.

Yo no hice ningún descargo, como ellos; pagué la multa callado la boca, pero una persona del Ministerio de Transporte y Obras Públicas me dijo que hay un camión que carga en Arrosur y va a Varela con contenedores y lo multan tres veces por día, porque la

balanza está mal. El hombre sale con los 45.000 kilos de Arrosur -porque el molino hoy está conectado con la Dirección General Impositiva y tiene prohibido cargar más, si no, multan al molino- y cuando llega a la balanza de Treinta y Tres, pesa 46.000 kilos.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Elmer).- En molinos como Saman, Casarone o Coopar, las balanzas están controladas por el LATU. La persona encargada del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en Río Branco me comentaba que el LATU ha controlado la balanza de Treinta y Tres y dice que está bien, pero un molino que va a exportar arroz no va a regalar 1.000 kilos a Irán, a Irak, a Venezuela, a Cuba o a donde sea. Un molino como estos no va a estar regalando 1.000 kilos de arroz por camión.

SEÑOR YURRAMENDI (José).- Quiero agradecer a la Comisión porque atendió con rapidez a nuestros compatriotas del departamento de Cerro Largo que plantean una problemática que recogimos en nuestra recorrida y que perjudica a un sector bien importante de nuestro departamento. Creo que este es el ámbito en el cual los representados pueden plantear este tipo de problemas a sus representantes a los efectos de que, por medio de la Comisión, se llegue a un acuerdo o a una interlocución con el ministerio y con quien tiene la responsabilidad. Vuelvo a repetir: es una población que depende mucho de esto. Los señores diputados lo saben-, que está muy pendiente del transporte y de la agricultura y que sería importante dar un respaldo a este tipo de comerciantes que, en definitiva, son empresarios trabajadores, que son los que no están atrás del mostrador, sino los que viven el día a día el trabajo arriba de un camión y que después, además de eso, tienen que ver la parte burocrática y de papeleo solucionado. Si sirvo para ser nexo con ellos, como siempre, estaré a las órdenes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tengo dos preguntas. ¿Tienen la posibilidad de hacernos llegar algún descargo que hayan hecho? También quisiera saber desde cuándo se vienen haciendo los reclamos.

SEÑOR FERNÁNDEZ (Elmer).- Aquí les dejamos toda la documentación.

SEÑOR YURRAMENDI (José).- Un dato que quizás es menor, pero que no se dijo, es que el puente al que hacen referencia los transportistas está sobre el río Olimar, aproximadamente en el kilómetro 283. En el último temporal del mes de marzo, tuvo una inspección del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y se dijo que tenía un deterioro y que debía recibir alguna reestructura. Justo ahí, al mes, en abril, comenzó a estar operativa la balanza. Digo cuál fue el inconveniente que quizás ha perjudicado en este tema.

SEÑOR PRESIDENTE.- En la Comisión analizaremos qué iniciativa podemos tener o planteo frente al Ministerio de Transporte y Obras Públicas o a quien corresponda, y luego resolveremos. Los tendremos al tanto y seguimos estando a la orden.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Pública agradece la presencia de los transportistas de frontera.

(Se retira de sala una delegación de transportistas de frontera)

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Antes de finalizar quisiera decir lo siguiente. Habría que averiguar si el tema de la balanza está directamente vinculado con la sobrecarga por el asunto de los puentes, de las rutas. Me parece que sería conveniente que nos informemos al respecto porque se están definiendo los denominados corredores y se debería conducir la carga por las rutas nacionales con una serie de condiciones, para optimizar la inversión que se ha hecho y para evitar que continúe el deterioro en rutas secundarias o maltratadas. Entonces, se deben manejar las cargas con esa

motivación. No le encuentro ninguna razón a que las balanzas tengan tres pesos distintos; pero habría que preguntar al respecto al ministerio.

Asimismo, me parece conveniente que nos asesoremos sobre cuál es el plan estratégico en la inversión de obra pública en la definición de corredores y en el rol de las balanzas, porque hay planteos en el sentido de que la balanza está solo por causa de un puente. Yo creo que la definición de la balanza tiene otra connotación, aparte de la de proteger la infraestructura más débil del país.

La pregunta es si podemos invitar al Director Nacional de Vialidad con la idea de que nos explique cuál es la estrategia en términos de esta materia. Asimismo, me parece que debemos convocar a alguien que nos explique la operativa de las balanzas en el marco del plan de desarrollo de inversión que existe y, en ese sentido, saber cuáles son los criterios con los que nos vamos a mover. Cuando nos piden una entrevista a veces no obtenemos respuestas; pero tengo la sensación de que estamos escuchando solo una parte de la realidad. Yo no tengo forma de mostrar los diferentes pesos en balanzas distintas. No me cabe ninguna duda de que hay que revisar eso, pero creo que debemos dar alguna respuesta como Comisión, porque esta es una cuestión que Uruguay debe empezar a definir.

Creo que hemos de tener una posición sobre las respuestas que debemos dar, al margen de un planteo que es legítimo y que no estoy cuestionando.

SEÑOR PRESIDENTE.- El miércoles que viene comparecerá el ministro en la Comisión. Entonces, propongo que en el correr de estos días -si podemos, mañana- le enviemos una nota con nuestra intención de hacer una al Director Nacional de Vialidad sobre dos temas bien concretos: el planteo general sobre el sistema de balanzas y los corredores a nivel país y un informe concreto sobre la situación del puente sobre el río Olimar, en el kilómetro 283, y la operativa de la balanza. Podemos trasmitirle que la inquietud se motiva a raíz de que hemos recibido planteos en ese sentido y enviarle la copia de la documentación que hemos recibido.

(Apoyados)

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- ¿Cuál es la agenda de la reunión del próximo miércoles con el ministro?

SEÑOR PRESIDENTE.- Hemos planteado varios temas al señor ministro, entre ellos el del puerto. En ese sentido, él considera que ya contestó todo en su comparecencia anterior en la Comisión. Yo no he tenido tiempo de consultar la versión taquigráfica: voy a revisarla para ver si quedaron algunas preguntas pendientes, y de ser así, se las haremos llegar. El planteo del ministro es que no hará referencia al tema del puerto, pero sí al del plan de obras 2016 -2017, que fuera entregado, pero solamente en materia vial. Por tanto, vendría a explicar el resto de las obras en el período y cómo afectaría en el plan de obras previsto la inversión de US$ 1.000.000.000 que había que hacer para la segunda planta de celulosa.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Capaz que podemos aprovechar la comparecencia del ministro para conversar sobre el plan de obras en lo que tiene que ver con la planta de UPM.

SEÑOR PRESIDENTE.- Yo creo que quizás habría que agregar lo relativo al transporte ferroviario y a AFE.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Con respecto a la respuesta del ministro sobre la solicitud que le hicimos de tratar el tema del antepuerto y del dragado en el puerto de Montevideo, que todavía no se solucionó, quiero decir que no fue tratado en su

comparecencia porque el problema no había ocurrido y no había saltado a la luz pública. El ministro vino a este ámbito a requisitoria del diputado Gandini por otro tema que se le planteó: el de los costos del muelle C. Si mal no recuerdo, concurrió por ese tema el 12 de mayo -se puede consultar en la agenda de la Comisión- y este otro asunto se planteó a mitad de mayo, a muy pocos días de su comparecencia. Entonces, obviamente no se trató en la Comisión. Cuando estuvo el ministro en la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda de Diputados el tema se abordó por encima -porque no había tiempo para tratarlo en profundidad- y nosotros hicimos alguna pregunta al respecto. Pero digo una vez más que es un punto que aún no se trató y no se solucionó en la Comisión. En este sentido, quiero dejar expresa constancia de que nos gustaría contar con la presencia del ministro en este ámbito, así como del directorio de la Administración Nacional de Puertos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, podemos informar al ministro que, aparte de los temas planteados, la Comisión tiene interés en tratar el asunto de AFE, así como una inquietud concreta respecto al dragado del antepuerto del puerto de Montevideo.

Recordamos que el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas comparecerá el próximo miércoles, a la hora 13.

Con respecto a la primera delegación que recibimos en el día de hoy, creo que tenemos elementos como para hacer algunas consultas. Pienso que se le podría hacer llegar a la Intendencia de Montevideo la inquietud acerca de por qué no se ha terminado de hacer el convenio.

Asimismo, creo que deberíamos manifestar al Ministerio de Transporte y Obras Públicas la incertidumbre que nos planteaban los trabajadores que, reitero, me parece que nos dejaron algunos elementos que pueden ser importantes como para hacer algunas consultas.

SEÑOR DE LOS SANTOS (Óscar).- Con toda franqueza quisiera plantear una duda: los trabajadores hacen un planteo en la Comisión sobre un asunto entre los trabajadores y el gobierno departamental. Esto involucra una competencia de la Junta Departamental y otra vinculada a los temas laborales. La duda es si no nos estaríamos metiendo en temas que no pertenecen a la Comisión. Yo creo que no perdemos nada en solicitar información acerca de qué es lo que sucede, de cuál es el planteo. Pero francamente manifiesto mis dudas en el sentido de que estamos recibiendo una serie de planteos que no sé si encajan dentro de nuestras competencias, no para definir que no se proceda, sino para tratar de centrar nuestro rol y, si el tema no es de nuestra competencia, derivarlo a otras Comisiones. Hay otros planteos de los trabajadores que sí tienen que ver con el sistema del transporte en general, vinculados a las nuevas tecnologías que pueden llegar al sistema interdepartamental o suburbano, que pueden significar otro impacto y es conveniente que los analicemos.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Capaz que el criterio que podemos seguir es mandar la versión taquigráfica a los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Trabajo y Seguridad Social y a la Intendencia de Montevideo a fin de que estén informados sobre el planteo que hicieron los trabajadores, para ver si podemos recibir alguna respuesta en ese sentido. Eso sería importante para informarnos al respecto, más allá de que estamos fuera del marco de nuestras competencias.

(Apoyados)

SEÑOR PRESIDENTE.- En consecuencia, procederemos de acuerdo a lo propuesto por el señor diputado Caggiani.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

===/